

## Nr 44

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner angående översyn av vägtrafiklagstiftningen, m. m., i vad motionerna behandlats av andra lagutskottet.*

Till lagutskott har hänvisats två inom riksdagen väckta likalydande motioner, nr 186 i första kammaren av herrar *Sveningsson* och *Birke* samt nr 222 i andra kammaren av herr *Bohman m. fl.*

Motionärerna har, med åberopande av innehållet i motionen nr 144 i andra kammaren, hemställt, »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla

*dels* om en skyndsam utredning rörande i motionen angivna, med parkeringsproblemets lösning sammanhängande spørsmål,

*dels* att Kungl. Maj:t måtte utreda frågan om en kontinuerlig säkerhetsbesiktning av bilar med beaktande av de synpunkter som i motionen anförts,

*dels* ock att gällande vägtrafiklagstiftning snarast underkastas en överarbetning».

Motionerna behandlas, såvitt avser anhållan om utredning angående de med parkeringsproblemets lösning sammanhängande frågorna, av tredje lagutskottet och har i övrigt behandlats av andra lagutskottet.

### **Säkerhetsbesiktning av bilar**

#### *Gällande bestämmelser*

Kontroll över motorfordon sker dels vid registrering och dels vid löpande kontroll. Bestämmelser härom finns i *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* och i *förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.*

Bestämmelserna om registrering är i huvudsak följande.

Hos länsstyrelse skall föras *bilregister*. Fordon, som är upptaget i bilregister, benämnes *registrerat*. Såsom villkor för fordons upptagande i bilregister skall gälla, att fordonet inom ett år före ingivandet av registreringsansökan antingen godkänts vid registreringsbesiktning eller ock upptagits i typintyg samt att fordonet icke därefter undankastats sådan ändring, att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat besiktningssinstrument eller typintyg.

Motorfordon må tagas i bruk endast om fordonet är registrerat.

Befinnes vid sådan besiktning av fordon, som är avsedd att ligga till grund för registrering, *registreringsbesiktning*, att fordonet är i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen utfärda *besiktningsinstrument*.

Tillverkare här i riket av motorfordon eller här i riket bosatt generalagent för sådan tillverkare i utlandet må erhålla tillstånd att få olika typer av tillverkningen besiktigade, *typbesiktning*. Därest motorfordon enligt intyg, utfärdat av tillverkare eller generalagent med tillstånd till typbesiktning, är i överensstämmelse med typfordon, som blivit för denne besiktigat och godkänt, eller företer endast sådana avvikelser från typfordonet, vilka är att hänföra till fordonets utstyrsel och icke förändrar dess beskattningsförhållande, skall så anses som om fordonet godkänts vid registreringsbesiktning den dag intyget utfärdats. Dylikt intyg, *typintyg*, får icke utfärdas beträffande fordon, som är eller varit registrerat.

Fordon skall registreras hos länsstyrelsen i det län, där fordonet har sin *hemort*. Ansökan om registrering av fordon skall göras skriftligen och vara åtföljd av bl. a. vederbörligt besiktningsinstrument eller typintyg.

Har registrerat fordon efter utfärdande av besiktningsinstrument undergått sådan ändring att det ej längre överensstämmer med uppgifterna i utfärdat besiktningsinstrument eller typintyg skall fordonet inom tre veckor från det ändringen skedde inställas inför besiktningsmannen för ny registreringsbesiktning.

För den löpande kontrollen av motordrivna fordon finnes stadgat bl. a. följande.

Länsstyrelse äger, när så finnes påkallat, förelägga ägare av motorfordon att inom viss tid inställa fordonet hos besiktningsman till kontrollbesiktning. Då besiktning eller annan undersökning av motorfordon därtill föranleder eller då sådant fordon undanhålles besiktning, som förelagts av länsstyrelse eller vid flygande inspektion, må länsstyrelsen meddela förbud att använda fordonet, *körförbud*.

Polisman, som länsstyrelse förordnat härtill, så ock besiktningsman äger att undersöka och provköra motorfordon, som av honom anträffas på väg, för kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning, *flygande inspektion*. Befinnes fordonet vara så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger förrättningsmannen meddela körförbud beträffande fordonet. Förbudet länder till omedelbar efterrättelse och gäller för hela riket intill dess bristen blivit avhjälpt och besiktningsman efter kontrollbesiktning intygat, att fordonet är i föreskrivet skick. Befinnes fordonet vara bristfälligt, dock i mindre omfattning än nyss nämnts, äger förrättningsmannen, om påpekande eller erinran anses icke vara till fyllest, förelägga fordonets ägare att avhjälpa anmärkta bristfälligheter på fordonet och att inom viss tid inställa detsamma hos be-

siktningssman för kontrollbesiktning eller, om de anmärkta bristfälligheterna finnes vara av blott ringa betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, att inom angiven tid genom intyg av polisman eller reparatör eller eljest på tillförlitligt sätt för förrättningsmannen styrka, att bristfälligheterna blivit avhjälpta.

Vid anmälan av fordon till kontrollbesiktning skall företes besiktningssinstrument eller typintyg. Befinnes vid kontrollbesiktning, att fordonet är i föreskrivet skick, skall besiktningssmannen utfärda intyg härom.

Några regler om periodiskt återkommande kontrollbesiktning av fordon i allmänhet finns inte. I fråga om vissa grupper av fordon har dock en skärpt kontroll föreskrivits. Sålunda skall vissa utryckningsfordon (brandbilar och ambulanser), fordon, som användes för övningskörning i körskola eller som drives med acetylen- eller gengas, så ock fordon, som i yrkesmässig trafik användes för personbefordran (huvudsakligen droskbilar och bussar), inom ett år efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningssman för kontrollbesiktning. Vidare gäller, att fordon, som användes i uthyrningsrörelse, skall inställas för kontrollbesiktning inom 6 månader efter närmast föregående besiktning.

### Historik

1953 års trafiksäkerhetsutredning framhöll i sitt betänkande »Trafiksäkerhet II» (SOU 1957: 18), att det ur trafiksäkerhetssynpunkt vore berättigat att låta samtliga motorfordon med vissa regelbundna mellanrum bli föremål för en kontrollbesiktning. Då den befintliga besiktningssorganisationen emellertid icke på långt när hade vare sig de personella eller materiella resurserna för en så vidlyftig fordonskontroll, ansåg sig utredningen icke böra framlägga ett så långt gående förslag. Då det gällde att få till stånd en förbättrad fordonskontroll, som med minsta möjliga arbetsökning för besiktningssorganisationen skulle kunna ge största möjliga utbyte ur trafiksäkerhetssynpunkt, framstode det enligt utredningen ur många synpunkter såsom ändamålsenligt, att kontrollen anknyter till den tidpunkt, då ett fordon byter ägare. Utredningen föreslog därför att vägtrafikförordningen skulle kompletteras med ett stadgande av innehåll, att därest motorfordon bytt ägare till följd av köp, byte eller gåva, till den anmälan eller den ansökan, som med anledning därav ingives, skall fogas ett inom 3 månader före förvärvet utfärdat intyg att fordonet vid kontrollbesiktning befunnits vara i föreskrivet skick. Denna skyldighet skulle dock gälla endast i fråga om fordon, som byter ägare sedan 5 år förflutit efter utgången av det år, som på besiktningssinstrumentet antecknats såsom fordonets modellår.

1958 års A-riksdag. Den på trafiksäkerhetsutredningens nämnda betänkande grundade *propositionen nr 69* till 1958 års A-riksdag med för-

slag till ändringar i vägtrafikförordningen m. m. upptog icke utredningens förslag om kontrollbesiktning av äldre fordon. *Föredragande departementschefen* anförde härom bl. a. följande.

Det är utan tvekan en brist i trafiklagstiftningen, att någon allmän föreskrift icke finnes om skyldighet att låta äldre motorfordon undergå periodisk *kontrollbesiktning*. Utredningens förslag att sådan skyldighet skall föreskrivas beträffande äldre fordon, som blir föremål för överlåtelse, är ur denna synpunkt välbetänkt.

Emellertid har den starka ansvällningen av bilparken och kanske framför allt den stora mängden ansökningar om körkort under senare år ställt besiktningssmannorganisationen inför en arbetsbörda, som det blivit allt svårare att bemästra. Införandet av besiktningstvång för de avsevärda kategorier äldre bilar, som åsyftas med utredningens förslag, medför ytterligare arbetsuppgifter, som organisationen icke kan ombesörja utan att allvarligt eftersätta sina övriga, lika viktiga åligganden. Det torde icke vara möjligt att med bibehållande av lämpliga kompetenskrav få till stånd en personalökning av den omfattning, som erfordras för att hålla befattningshavarnas göromål på en rimlig nivå och samtidigt genomföra den av utredningen förordade reformen.

Av nu anförda skäl anser jag att den av utredningen förordade reformen tyvärr måste få tills vidare anstå.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 20 anförde *andra lagutskottet* bl. a. följande.

Utskottet har ingen som helst anledning att ifrågasätta riktigheten av antagandet att resurserna f. n. icke är tillräckliga för en mera betydande utvidgning av kontrollbesiktningsskyldigheten. Bilinspektionens ansträngda arbetsläge har i flera sammanhang omvittnats. Från denna utgångspunkt delar utskottet alltså departementschefens uppfattning att ett genomförande av den av utredningen förordade reformen tills vidare måste anstå. Emellertid finner utskottet angeläget framhålla nödvändigheten av att kraftiga åtgärder vidtages för en förstärkning av bilinspektionens resurser, så att genomförandet av välbetänkta reformer i stil med den föreslagna icke onödigtvis skjutes på framtiden.

*1958 års B-riksdag.* I motiveringen till det nu förevarande motionsyrkandet har hänvisats till de vid 1958 års B-riksdag väckta likalydande *motionerna I: 149 och II: 244*. Även i dessa motioner begärdes utredning av frågan om återkommande säkerhetsbesiktning av bilar. Motionärerna hänvisade till det nyss återgivna yttrandet av föredragande departementschefen i proposition nr 69 till 1958 års A-riksdag och förordade, att säkerhetsbesiktningarna — i stället för att utföras inom bilinspektionen — skulle utföras av testanstalter och bilverkstäder med erforderlig utrustning, allt under överinseende av Sveriges bilprovsningsnämnd, ett nybildat organ sammansatt av representanter för Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Kungliga automobilklubben, Stockholms handelskammare, Sveriges automobilhandlareförbund och Bilverkstädernas riksförbund.

I yttrande över motionerna anförde *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* bl. a. följande.

Styrelsen hyser — — — starka betänkligheter mot att överlåta kontroll av ifrågavarande slag till de privata verkstäderna. Även om objektiviteten hos det föreslagna kontrollorganet ej bör ifrågasättas, torde det dock i praktiken bli omöjligt att förebygga att kontrollen påverkas av det ömtåliga förhållandet mellan kontrollorganet-verkstaden och fordonsägarenkunden. Den noggranna verkstaden kan riskera beskyllningar för kitslighet och strävan att skaffa arbete till verkstaden genom opåkallade underkännanden, medan den verkstad som ser genom fingrarna med felen kan påräkna flera kunder. Det kan enligt styrelsens mening ej vara en riktig princip att överlåta kontrollen till organ, som ej står fristående från vinstintresset.

Ytterligare en omständighet talar emot förslaget. De verkstäder, som kan komma i fråga för kontroll, ägs ofta av bilfirmor med viss märkesrepresentation och de åtager sig ej reparationer av fordon av andra fabrikat. Att sådana verkstäder skulle besiktiga fordon av andra fabrikat än det som firman representerar och som säljes av konkurrenter måste medföra uppenbara nackdelar.

Motionärerna har föreslagit, att en besiktningavgift av ca 10 kronor skall uttagas av bilägaren för täckande av kontrollorganets kostnader. Bortsett från att denna avgift icke torde vara tillräcklig för att täcka verkstadens kostnader strider förfarandet mot den av riksdagen antagna principen, att ersättning för de besiktningar, som fordonet skall undergå, är inräknad i fordonsskatten och att besiktningarna därför ej skall vara avgiftsbelagda. Att låta verkstäderna få gottgörelse för kontrollbesiktningarna genom anslag av automobilskattemedel torde vara uteslutet. Det kan framhållas att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid flera tillfällen diskuterat att hos Kungl. Maj:t föreslå återinförande av avgifter för besiktningar för att underlätta utbyggnaden av bilinspektionen och dess förseende med lämpliga besiktningshallar. Styrelsen har emellertid avstått därifrån med hänsyn till den ovan nämnda principen.

Styrelsen har därför kommit till den bestämda uppfattningen, att kontrollbesiktningar av det slag motionärerna avsett och vilka är av stor betydelse för trafiksäkerheten bör utföras av statens bilinspektion, som således bör utbyggas för ändamålet. Utbyggnaden till den omfattning som slutligt krävs behöver dock ej ske på en gång. Kontrollbesiktningstvånget kan införas successivt. Lämpligt är att börja med den kontrollbesiktning vid ägarebyte som föreslagits av 1953 års trafiksäkerhetsutredning. I så fall torde behovet av personalförstärkning vid bilinspektionen för detta ändamål stanna vid omkring 15 man.

*Statspolisintendenten* tillstyrkte i yttrande motionärernas hemställan med det tillägget, att den önskade utredningen borde avse även återkommande besiktning av motorcyklar. I yttrandet anfördes vidare:

I samband med den flygande inspektion, som utövas av statspolisen, anträffas årligen ett betydande antal fordon, som icke äro tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt. År 1957 anträffades sålunda 66 606 bristfälliga fordon. I icke mindre än 1 987 fall voro bristfälligheterna av så allvarlig beskaffenhet att körförbud gavs. I 16 991 fall utfärdades föreläggan-

de om kontrollbesiktning. Kontroll genom polisman, reparatör eller dylikt föreskrevs beträffande 25 927 fordon. I 21 701 fall gavs påpekanden eller erinringar. För att hinna med så många fordon som möjligt har statspolisen vid vissa tillfällen begränsat fordonsundersökningen till vissa för trafik-säkerheten viktiga detaljer. I maj och juli 1958 företogs således undersökningar begränsade till att avse fordonens bromsanordningar. Kontrollen genomfördes under tiden 12—14 maj och 8—9 juli av halva antalet statspolisavdelningar och under tiden 19—21 maj och 10—11 juli av de återstående avdelningarna. Sammanlagt undersöktes 15 310 fordon. Beträffande 4 250 av dessa konstaterades felaktigheter å bromsarna i större eller mindre grad. För 64 av dessa utfärdades körförbud och beträffande 1 118 fordon föreläggande om kontrollbesiktning. I 1 767 fall ålades vederbörande att uppvisa fordonet för polisman. Påpekanden och erinringar ägde rum beträffande 1 301 fordon. De anförda siffrorna synes ytterligare framhäva behovet av skärpta bestämmelser angående periodiskt återkommande kontrollbesiktning.

Även *Sveriges bilprovsningsnämnd* tillstyrkte motionärernas hemställan. *Andra lagutskottet* redogjorde i sitt utlåtande (nr B 18) för behandlingen vid 1958 års A-riksdag av trafiksäkerhetsutredningens förslag och fortsatte:

Såsom framgår av det ovan anförda har frågan om återkommande kontrollbesiktning av bilar nyligen gjorts till föremål för utredning och ingående överväganden. Målsättningen har därvid varit en utökad besiktning inom bilinspektionens ram. Utskottet, som i tidigare sammanhang framhållit värdet ur trafiksäkerhetssynpunkt av återkommande kontrollbesiktning av äldre fordon, är alltså av den mening, att man i första hand bör sträva efter en sådan förstärkning av statens bilinspektions resurser, att inspektionen kan klara de ökade uppgifter, som följer av att ytterligare besiktningsskyldighet infördes. Svårigheterna när det gäller att successivt bygga ut bilinspektionen i erforderlig omfattning torde icke heller vara oöverstigliga. Att i dagens läge överväga att överföra en del av ansvaret för besiktningarna till Sveriges bilprovsningsnämnd finner utskottet — som i sammanhanget vill framhålla att nämnden ännu befinner sig i organisationsstadiet — däremot föga realistiskt redan med hänsyn därtill, att erfarenhet av nämndens verksamhet ännu saknas. Utskottet vill därutöver anförda, att utskottet finner de betänkligheter, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt ovan återgivna remissyttrande rest mot att i enlighet med i motionerna angivna riktlinjer överföra besiktningens verksamhet till enskilda organ, beaktansvärda och vägande. Mot bakgrunden av vad sålunda anförts kan utskottet icke tillstyrka en utredning av det slag motionärerna förordat.

*Riksdagen* godkände utskottets avstyrkande utlåtande.

*1959 års riksdag, vårsessionen.* En viss förstärkning av statens bilinspektions resurser beslöts i samband med budgetarbetet vid innevarande års riksdag. På förslag av Kungl. Maj:t beslöt riksdagen nämligen, att ytterligare tre bilinspektörstjänster skulle inrättas. I motiveringen till förslaget anförde *chefen för kommunikationsdepartementet* bl. a.:

Under budgetåret 1957/58 inleddes en upprustning av statens bilinspektions personella resurser för att öka inspektionens kapacitet och sätta den i stånd att bemästra den under 1950-talet uppkomna arbetsanhopningen. Denna personalökning fortsattes under innevarande budgetår. Den hittills beslutade sammanlagda förstärkningen torde få betecknas som betydande. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har framför allt med hänsyn till den ökning av bilinspektionens arbete, som är att förvänta med anledning av den ändring av trafiklagstiftningen, som genomförts med början den 1 juli 1958, begärt ytterligare en väsentlig personalökning. I likhet med hörda remissmyndigheter anser jag emellertid att man med hänsyn till redan skedd förstärkning bör gå fram med försiktighet när det gäller tillskapande av nya tjänster. Jag föreslår att under nästa budgetår ytterligare tre bilinspektörsjänster må inrättas, varav två i Ae 19 och en i Ae 16. Kostnaderna härför beräknas till 56 448 kronor.

Frågor liknande dem som upptagits i förevarande motioner berördes också i de likalydande *motionerna I: 326 och II: 398* till årets riksdag. I dessa motioner begärdes utredning angående skyldighet för säljare av begagnad bil att förete protokoll över testning rörande bilens beskaffenhet. Av motiveringen till yrkandet framgick, att motionärerna åsyftade dels ekonomiskt skydd för mindre erfarna köpare av begagnade bilar, dels ökad trafiksäkerhet genom att handeln med icke trafiksäkra bilar skulle försvåras. Motionerna avslogs av riksdagen på hemställan av *andra lagutskottet*. I sitt utlåtande (nr 5) anförde utskottet bl. a.:

Från trafiksäkerhetssynpunkt är kontrollbesiktning av begagnade bilar utan tvivel av stort värde. Då utskottet vid B-riksdagen år 1958 behandlade motioner med delvis likartat syfte, uttalade sig utskottet för att man i första hand borde sträva efter en sådan förstärkning av statens bilinspektions resurser, att inspektionen kunde klara de ökade uppgifter, som skulle följa av att ytterligare besiktningsskyldighet infördes. Utskottet är fortfarande av denna uppfattning; att överlåta säkerhetsbesiktningar till privata teststalter och bilverkstäder, vilkas objektivitet kunde komma att sättas i fråga, måste vara förenat med bestämda olägenheter. Utskottet kan sålunda instämna i de betänkligheter mot en sådan ordning, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anförde i sitt ovan citerade yttrande till utskottet vid 1958 års B-riksdag.

En viss upprustning av bilinspektionen har föreslagits i årets statsverksproposition. Denna upprustning kommer visserligen icke i och för sig att sätta bilinspektionen i stånd att bemästra de arbetsuppgifter ett införande av obligatoriska kontrollbesiktningar av begagnade bilar skulle medföra. Vid behandlingen av förslag till vissa ändringar i vägtrafiklagstiftningen vid 1958 års A-riksdag uttalade sig emellertid, såsom framgår av den föregående redogörelsen, både föredragande departementschefen och utskottet för obligatoriskt återkommande kontrollbesiktning av begagnade bilar, och med hänsyn därtill kan antagas, att Kungl. Maj:t kommer att förelägga riksdagen förslag i ämnet så snart omständigheterna medgiver.

*1958 års besparingsutredning.* Statens utgifter för bilinspektionen — avlöningar, omkostnader och utrustning — som i riksstaten för budgetåret

1959/60 upptagits till 4 203 800 kronor, skall avräknas mot bilskattemedlen. Inkomsterna — förrättningsavgifter för kompetensprov avseende körkort och trafik kort — vilka i samma riksstat beräknats till 5 200 000 kronor, skall tillföras bilskattemedlen. Andra förrättningar hos bilinspektionen är numera inte avgiftsbelagda. Tidigare var även besiktningar och andra fordonundersökningar belagda med avgifter, men dessa avgifter avskaffades i samband med en vid 1947 års riksdag beslutad omorganisation av bilbesiktningssystemet. I propositionen i ämnet (nr 110) uttalade chefen för kommunikationsdepartementet bl. a. att den enklaste formen för uppbörd av förrättningsavgifter var att uttaga dessa i form av höjd fordonsskatt. Departementschefen förordade, att berörda avgifter skulle, i avvaktan på den slutliga regleringen av fordonsskattens storlek, borttagas utan motsvarande skattehöjning. Riksdagen (skr. nr 197) godtog förslaget. Nuvarande fordonsskatter fastställdes av 1954 års riksdag. I propositionen (nr 112) inräknades utgifterna för bilinspektionen helt bland de utgifter, som skulle täckas med bilskattemedel och på grund därav beaktades vid bestämmandet av fordonsskatternas storlek.

I sitt betänkande »Besparingar inom statsverksamheten» (SOU 1959: 28) har 1958 års besparingsutredning upptagit frågan om bilinspektionens organisation till behandling. Under hänvisning till vissa uppgifter om arbetsbelastningen vid bilinspektionen ger utredningen uttryck för uppfattningen, att en avsevärd personalökning sannolikt måste genomföras inom en relativt snar framtid, såvida inte inspektionens arbetsbörda kan på något sätt begränsas. Utredningen nämner vidare, att ett starkt behov samtidigt har framträtt av utökning av bilinspektionens medverkan vid den flygande besiktningen, av utredningen betecknad såsom betydelsefull från trafiksäkerhetssynpunkt. Utredningen fortsätter:

Mot bakgrunden av det nu anförda anser besparingsutredningen, att det bör undersökas i vilken utsträckning på inspektionen nu vilande arbetsuppgifter kan utan men för trafiksäkerheten lösas utan inspektionens medverkan och därför kan avlastas denna. Till sådana uppgifter synes kunna hänföras exempelvis de kontrollbesiktningar, som enligt gällande bestämmelser regelbundet skall verkställas bl. a. i fråga om motorfordon i yrkesmässig trafik samt numera även i fråga om utryckningsfordon. Kontrollbesiktning skall även ske, om fordon vid flygande inspektion befunnits behäftat med allvarligare fel. I den mån denna gren av verksamheten utbygges, kan antalet kontrollbesiktningar väntas öka. Kontrollbesiktning syftar endast till att konstatera att fordonet är i trafiksäkert skick och innebär inte att det gällande besiktningssystemet ändras. I olika sammanhang har föreslagits att för vissa besiktningar anlita på enskilt initiativ upprättade bilkontrollanstalter eller kvalificerade bilreparationsverkstäder. Det synes som ett intyg från en sådan anstalt eller verkstad om att fordon kontrollerats och befunnits i fullgott skick borde i princip kunna godtagas. Härigenom skulle ernås i första hand en viss lättnad vid bilinspektionen men dessutom den fördelen för allmänheten att fordonet i fråga inte skulle behöva inställas för besiktning hos bilinspektionen.



Den i det föregående berörda omständigheten att avgifter inte uttages för besiktningar innebär visserligen en viss förenkling i inspektionens kassagöromål, men erfarenheten torde numera ha visat, att det i viss utsträckning förekommer att fordon inställes till besiktning utan att vara i godtagbart skick. Detta medför sannolikt ett inte obetydligt merarbete för inspektionen, varför en återgång till det gamla systemet med avgifter även för besiktningsförrättningar bör övervägas. Härvid bör även beaktas att ett återinförande av avgifterna i fråga torde vara en förutsättning för att på ovan antytt sätt kunna överföra vissa besiktningar till bilbesiktningsanstalter och bilverkstäder. Besparingsutredningen föreslår därför att frågan om ett återinförande av avgifter för besiktningsförrättningar snarast upptages till prövning.

### *Motionerna*

Motionärernas motivering för yrkandet om kontinuerlig säkerhetsbesiktning av bilar lyder:

Det med trafiksäkerhetsfrågan sammanhängande problemet om kontinuerlig säkerhetsbesiktning av det rullande motorfordonsbeståndet får allt större aktualitet, ju mer bilbeståndet växer och ju större betydelse försäljningen av begagnade motorfordon får. Erfarenheterna från Förenta staterna visar, att man även i vårt land har att räkna med att begagnade bilar i allt större utsträckning kommer att efterfrågas av stora befolkningsgrupper. Frågan om en kontroll av dessa bilar bör därför med det snaraste lösas på ett tillfredsställande sätt. Med hänsyn till de svårigheter att utbygga statens bilinspektions kapacitet som av statsfinansiella och andra skäl uppenbarligen föreligger och då — av kommunikationsministerns uttalande i statsverkspropositionen att döma — de förväntningar om en förstärkning av inspektionens resurser, på vilka 1958 års B-riksdag byggde sitt avvisande av i ämnet vid samma riksdag väckta motioner, icke synes kunna infrias inom de närmaste åren, bör på nytt övervägas den i motionerna framförda tanken att anförtro dylika besiktningar åt sådana enskilda kontrollanstalter och verkstäder som utför sina besiktningar i överensstämmelse med av Sveriges bilprovsningsnämnd uppdragna riktlinjer.

## **Översyn av vägtrafiklagstiftningen**

### *Motionerna*

Sitt yrkande om översyn av vägtrafiklagstiftningen motiverar motionärerna på följande sätt.

Den nuvarande vägtrafiklagstiftningen bör, trots att den för relativt få år sedan underkastades en genomgripande revision, överses i olika hänseenden. Vissa ändringar däri vidtogs visserligen nyligen på grund av det förslag som framlades av 1953 års trafiksäkerhetsutredning, men också i andra hänseenden synes en modernisering vara påkallad. En sådan har också ställts i utsikt, men något initiativ från Kungl. Maj:ts sida har ännu icke tagits. Frågan bör lösas med skyndsamhet i samverkan med skilda vägtrafikintressenter och i samarbete med våra nordiska grannländer. Därvid bör övervägas bl. a. ändringar i fråga om vägmärkena och reglerna för belysning av vägarna. Förenklingar av olika slag bör vidtagas. Även parkeringsbegrep-

pets innebörd bör utredas i syfte att förekomma de tillämpningssvårigheter som de nuvarande reglerna föranlett framför allt i våra tätorter. En fråga som med säkerhet kommer att på nytt aktualiseras är övergången för vårt lands vidkommande till högertrafik.

### Utskottet

Frågan om kontinuerlig säkerhetsbesiktning av bilar har under senare år uppmärksamats vid åtskilliga tillfällen. Sålunda visade 1953 års trafiksäkerhetsutredning i sitt betänkande »Trafiksäkerhet II» på sådana besiktningar såsom ett medel att främja trafiksäkerheten; säkerhetsbesiktningarnas betydelse i detta avseende har därefter allmänt erkänts. Att statsmakterna likväl hittills inte föreskrivit sådana besiktningar beror på att man ansett, att besiktningarna bör handhas av den statliga bilinspektionen och på att man ännu inte ansett möjligt att bygga ut denna i erforderlig omfattning.

Med den fortgående ökningen av antalet äldre bilar blir det för varje år alltmera angeläget, att frågan om obligatoriska säkerhetsbesiktningar inte skjuts på framtiden på grund av organisatoriska svårigheter. Emellertid är, enligt vad som allmänt omvitnats, bilinspektionens arbetsbörda pressande redan med nuvarande besiktningsskyldighet, och väntetiderna är stundom mycket långa, framför allt under våren och försommaren.

Med hänvisning till svårigheterna att bygga ut bilinspektionens kapacitet har motionärerna givit uttryck för uppfattningen, att säkerhetsbesiktningarna skulle kunna anförtros åt enskilda kontrollanstalter och verkstäder. Motionärerna har härvid tänkt på sådana anstalter och verkstäder, som utför sina besiktningar i överensstämmelse med riktlinjer uppdragna av Sveriges bilprovsningsnämnd, ett organ som bildats av Stockholms handelskammare, Kungl. automobilklubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Bilverkstädernas riksförbund, Svenska bilförsäkringsföreningen och Sveriges automobilhandlareförbund. Även 1958 års besparingsutredning, som i sitt betänkande behandlat bl. a. bilinspektionens organisation, har menat, att vissa besiktningar skulle kunna överföras till icke-statliga organ.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sin framställning om anslag för budgetåret 1960/61 anfört, att styrelsen avser att till Kungl. Maj:t ingiva förslag till bestämmelser om skärpt fordonskontroll. Hur denna kontroll skulle kunna utformas har styrelsen berört i remissyttrande över besparingsutredningens betänkande. Styrelsen har där uppgivit, att dess förslag är avsett att utmyнна i bestämmelser om obligatorisk kontrollbesiktning av vissa äldre fordon och att styrelsen kommer att ta upp frågan i vad mån sådan besiktning kan utföras av organ utanför bilinspektionen. De av motionärerna framförda önskemålen om utredning torde härigenom i huvudsak vara tillgodosedda.

Det torde vara ofrånkomligt, att frågan om finansiering av besiktningförrättningarna tas upp till övervägande i detta sammanhang. Härvidlag vill utskottet erinra om att dessa förrättningar sedan år 1947 inte är belagda med särskilda avgifter utan att besiktningens verksamhet — av upp-  
bördstekniska skäl — finansieras med automobilskattemedel. I den mån denna verksamhet i framtiden kan komma att överföras till icke-statliga organ, torde man få räkna med att särskilda avgifter blir nödvändiga. Även eljest bör emellertid enligt utskottets uppfattning tanken på sådana avgifter prövas. Att särskilda avgifter nu inte tas ut har nämligen, enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalat i det nämnda remissyttrandet, lett till att fordonsägarna i stor utsträckning underlåtit att ha fordonen i föreskrivet skick före besiktning, något som i sin tur lär ha föranlett ett väsentligt merarbete för bilinspektionen. En annan omständighet, som talar för systemet med särskilda avgifter för besiktningförrättningarna, är att hindren att bygga ut bilinspektionen med personal och teknisk utrustning kan tänkas minska, om besiktningens verksamhet blir självfinansierande.

Vad utskottet här uttalat bör enligt utskottets mening bringas till Kungl. Maj:ts kännedom.

Vad beträffar motionärernas yrkande om översyn av vägtrafiklagstiftningen vill utskottet framhålla, att huvudförfattningen på området, vägtrafikförordningen, sedan sin tillkomst år 1951 blivit föremål för ett antal omfattande revisioner. De viktigaste ändringarna genomfördes åren 1955 och 1958 på grundval av förslag, som framlagts av 1953 års trafiksäkerhetsutredning. Givetvis kommer vägtrafiklagstiftningen även framtiden att bli föremål för översyn. Främst måste uppmärksamheten vara riktad på sådana bestämmelser, som direkt eller indirekt syfta till att öka trafiksäkerheten. Under överinseende av kommunikationsdepartementet pågår emellertid ett fortlöpande utredningsarbete på området, bl. a. inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens trafiksäkerhetsråd. Det kan antagas, att flertalet av de av motionärerna väckta frågorna därvid kommer att uppmärksammas. Enligt utskottets mening är det åtminstone tills vidare lämpligare att fortsätta med partiella reformer på grundval av sådant utredningsarbete än att, som motionärerna förordat, göra en samlad översyn av lagstiftningen. Utskottet anser därför, att motionerna i denna del inte bör föranleda någon åtgärd.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

- A. att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I: 186 och II: 222, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anført angående säkerhetsbesiktning av bilar;

B. att motionerna, såvitt de behandlats av andra lagutskottet, i övrigt icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 27 november 1959

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel E. Svensson och Sunne\*, fru Carlqvist, fru Svenson\* samt herrar Mannerskantz och Edström;

från andra kammaren: herrar Nilsson i Göteborg, Lothigius, Johansson i Södertälje och Wahrendorff, fru Eriksson i Ängelholm, fru Svensson samt herrar Königson\* och Anderson i Sundsvall\*.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.